

研究研修・調査

政務活動費収支報告明細書

| | | | | | |
|---------------------|-------------------|-----------------------------|----------|------|---|
| 実績報告書 No. 1 | 項目 | 研究研修費・調査旅費 (該当する項目を○で囲む) | | | |
| | 期間 | 令和7年 10月 9日 から 10月 10日まで | | | |
| | 研究研修名 ・ 場所等 | 第87回全国都市問題会議 | | | |
| | | ライトキューブ宇都宮 栃木県宇都宮市宮みらい1-20. | | | |
| | 参加者 | 1人 | | | |
| | | 谷口武司 | | | |
| 経費 | | 研究研修費 | 51,380 円 | 調査旅費 | 円 |
| 実績報告書 No. | 項目 | 研究研修費・調査旅費 (該当する項目を○で囲む) | | | |
| | 期間 | 年 月 日 から 月 日まで | | | |
| | 研究研修名 ・ 場所等 | | | | |
| | | | | | |
| | 参加者 | 人 | | | |
| | | (氏名等) | | | |
| 経費 | | 研究研修費 | 円 | 調査旅費 | 円 |
| 実績報告書 No. | 項目 | 研究研修費・調査旅費 (該当する項目を○で囲む) | | | |
| | 期間 | 年 月 日 から 月 日まで | | | |
| | 研究研修名 ・ 場所等 | | | | |
| | | | | | |
| | 参加者 | 人 | | | |
| | | (氏名等) | | | |
| 経費 | | 研究研修費 | 円 | 調査旅費 | 円 |
| 実績報告書 No. | 項目 | 研究研修費・調査旅費 (該当する項目を○で囲む) | | | |
| | 期間 | 年 月 日 から 月 日まで | | | |
| | 研究研修名 ・ 場所等 | | | | |
| | | | | | |
| | 参加者 | 人 | | | |
| | | (氏名等) | | | |
| 経費 | | 研究研修費 | 円 | 調査旅費 | 円 |
| 項目別合計 (最終ページに記載) | | 研究研修費 | 51,380 円 | 調査旅費 | 円 |

第87回 全国都市問題会議(宇都宮)
1日目

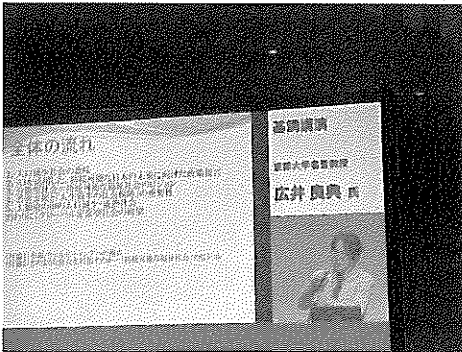
■議題開設

成熟社会の都市のかたち～コンパクトで持続可能なまちづくり～

■基調講演

人口減少・成熟社会のデザイン

京都大学名誉教授 広井良典



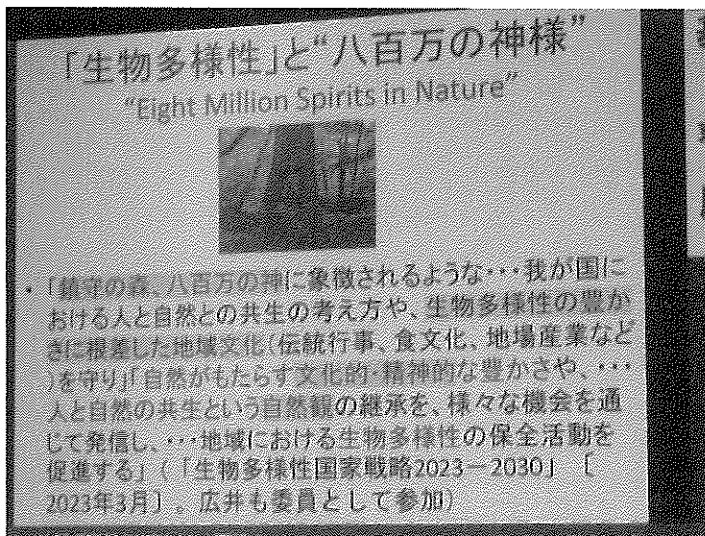
- ① 人口減少社会の意味
- ② AIを活用した、持続可能な日本の未来に向けた政策提言
- ③ 分散型社会＝持続可能な福祉社会のビジョン
- ④ 若者支援と「人生前半の社会保障」の重要性
- ⑤ 人類史の中の人口減少・成熟社会
終わりに：グローバル定常型社会の展望

今回の都市問題会議のテーマに沿った基調講演だったと思います。前提条件として日本国全体の問題として「人口減少社会」があること、この問題に対して、広井教授のグループはAIを活用した将来予測を行い「地方分散型」という方向性がカギになるという結論を出された。

2050年に向けた未来シナリオには、「都市集中型」と「地方分散型」が想定され、①人口、②財政・社会保障、③都市・地域、④環境・資源の領域における持続可能性を考慮すると、8～10年後までに、どちらかを選択する必要があることが提唱された。「都市集中型」を選択すると、政府の財政は持ち直すものの、地方の衰退・出生率の低下・格差の拡大・健康寿命や幸福感の低下が予測されている。「地方分散型」を選択すると出生率が持ち直し、格差が縮小、個人の健康寿命や幸福感が増大する。一方で、政府財政や環境(CO2排出量)を悪化させる可能性が含まれる。

さて、広井教授の「地方分散型」シナリオへの分岐を実現するためには、労働生産から資源生産性への転換を促す環境課税(割合は不明)、地域経済を促す再生可能エネルギーの活性化(投資規模は不明)、まちづくりのための地域公共交通機関の充実(充足規模は不明)、地域コミュニティを支える文化や倫理の伝承(高度経済期の流入人口が大多数を占める都市型の地方都市はどうすべきか不明)、住民・地域社会の資産形成を促す社会保障(数多ある地方都市がこの条件に適応出来るのか不明)等の政策が有効であるとの基調講演であった。

そういった講演の流れからいくと、高度経済期から標榜する「一極集中」VS「多極分散」から、人口減少時代を加味して「多極分散」から「多極集中」へ、今回、会場となった宇都宮市や一般報告をされた高松市のような、比較的財政力の豊かな地方都市を中心とした「多極集中」の取り組みは、持続可能な社会の在り方かもしれない。

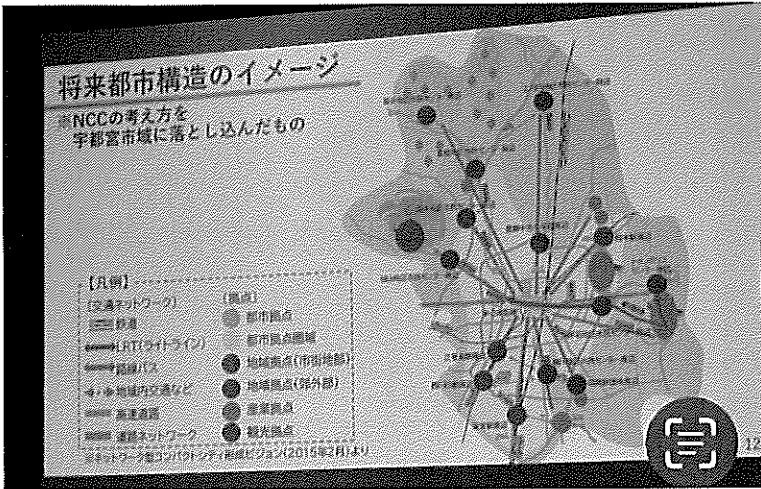


最後に、講演の流れ③分散型社会＝持続可能な福祉社会のビジョンの中で紹介された「自然資本」と伝統文化～鎮守の森コミュニティ・プロジェクト～について興味を持つことができたので、今後の活用計画において持論を展開してみたいと思う。

■主報告

人口減少社会に対応する都市の構造改革

～100年先も発展できる「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成～ 栃木県宇都宮市長 佐藤栄一



2004年初当選、6期目の佐藤市長が、2007年に策定した「第5次宇都宮市総合計画基本構想」に、一般報告を行う早稲田大学の森本教授が宇都宮大学に1994年から2014年まで、助手、助教授、准教授、教授と在籍しデータ・学術的な裏付けを行い、20年近くの歳月をかけて実証されて来ているまちづくりだと感じました。

佐藤宇都宮市長の「ネットワーク型コンパクトシティ」(NCC)の先見性の有る取組が、宇都宮市という交通の要衝であり、歴史と伝統の息づく文化や産業の継承地、地方文化圏を担う存在において花開きつつあるのだと感じました。宇都宮市は「地方分散型」であり、「多極集中」のモデルケースとして魅力のある事例だと感じました。

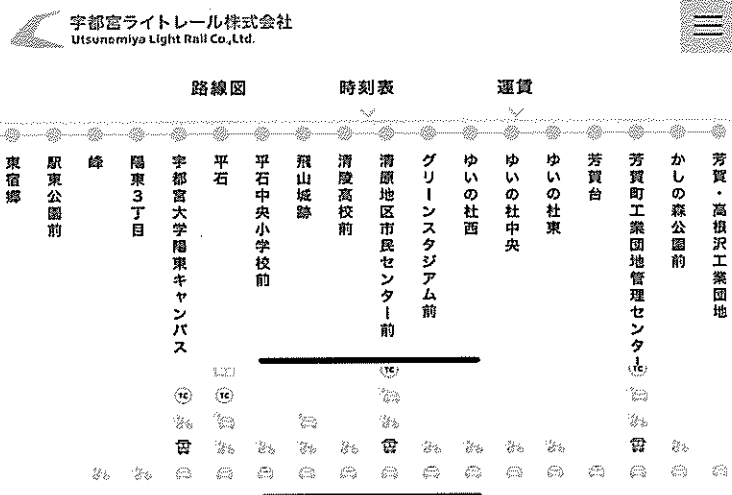


やっと来た憧れのLRT！！

富士見幼稚園様

上 宇都宮ライトレール株式会社様
2025フォトコンテストより

右 同上 乗継案内とPARKアンドライド情報



宇都宮ライトレール株式会社様のライトレール、地域交通の核として最大運賃400円、黒字経営、路面電車のようであり橋を渡り、工業団地と商業地区、住宅地を結び人口10%増加にも貢献。そのエネルギーは100%地域内の再生エネルギーによりまかなわれている。

地域内交通の運行

地域自らがタクシー車両などを活用し運行する「地域内交通」は、郊外部全13地区を網羅する16地区・19路線で運行中
市外外部13地区、市街地部3地区

定時定路方式
3路線

デマンド方式
15路線

ミーティングポイント型デマンド方式
1路線

ライトレール運行以前から市民の足として運行されている、バスの路線網と、特に橋を渡るなどの渋滞解消と旅客数の増加を目標に整備されたライトレール、その隙間や山間部などの隔離地問題を埋める「地域内交通」特に隔離地においては「地域自らが車両を活用運行する」取組が行われている。(左側 写真)

最後に、2日目のパネルディスカッションに登壇される(株)みちのりHD・(兼)関東自動車(株)様が運用する、全国初の地域連携ICカード「totra(トトラ)」を活用することにより、市内のタクシー・バス・ライトレールを乗り継いで利用しても運賃割引があり、中心市街地まで500円で移動可能となる。取り組みはカード1枚で生活圏が広がり、「人」と「デジタル」の未来ではなく、現在の理想の在り方を見ることが出来た。

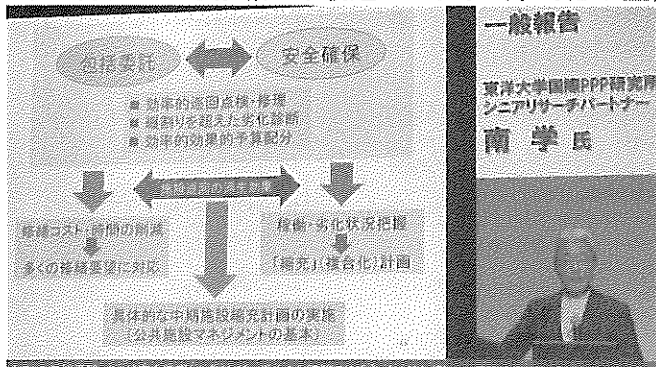
「縮充」発想による公共施設マネジメント

東洋大学国際PPP研究所シニアリサーチパートナー 南学

これまでの常識にとらわれない「縮充」(南氏の造語)の発想による、公共施設の再編への取り組みが発表された。

その一部を転載する。『多くの自治体が作成した「公共施設マネジメント白書」、これまで縦割りで管理運営されてきたインフラ・施設(ハコモノ)が初めて一覧表化され、施設の多さと、それらの多くが老朽化しているにもかかわらず、財源が不足しているために修繕や機能保全が間に合わず、延べ利用者は多くとも、実態は一部の常連利用者による2~3割程度の時間稼働率で、使用料は維持管理費に比較してごくわずかである、というような実態を明らかにしたのである』、発表の途中では横浜市職員時代の図書館について、図書の出借を目的とした利用者よりも、高齢男性の居場所としての利用率の高さなどがデータをもとに発言されていた。

実際、本市においても市民会館の取り壊しは行われたものの、各施設は旧来の使用耐久年数を延長して、老朽化による修繕や、最近ではトイレ洋式化や空調設備導入等の多大な投資を行い続けている。



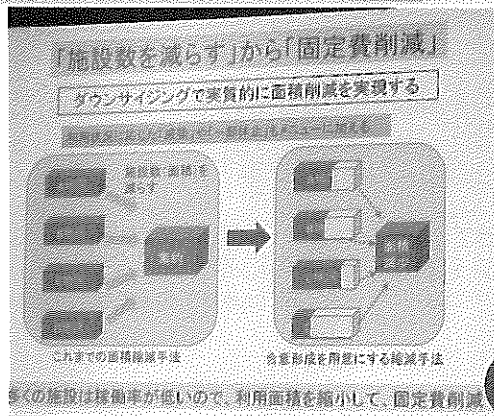
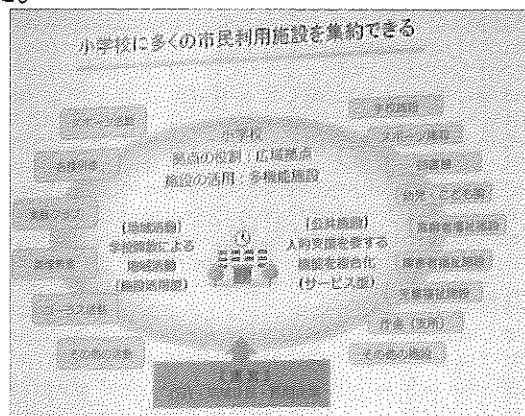
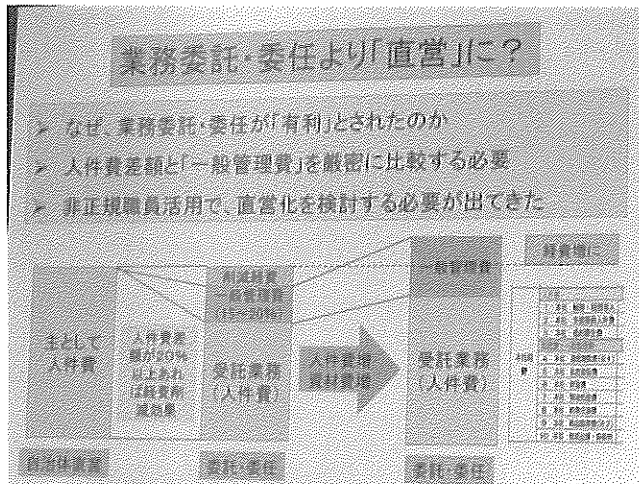
さて、南氏の言う「縮充」の取組とは何か。

問題定義として、全庁的な施設維持管理情報を一元化した上での「包括委託」(右図)。言ってみればこの方策は多くの自治体が取組んでいる方法ですが、昨今の人件費の上昇で見直す必要もある報告も出てきた。それが(下図)です。

本市としても、業務委託による逆転現象が起きていないか?修繕作業の内製化(専属の職員雇用)との比較も必要のようです。

次に公共施設の集約と役割について、公民館の建替え事例が取り上げられました。公民館の利用者は、公民館全体の利用ではなく、中にある部屋の利用であること、事例では公民館全体の利用率ではなく、部屋の稼働率から、建替え時の床面積の縮小ができたというものでした。

また、各施設の特徴として、図書館は個人での利用、公民館や体育館は団体での利用といった違いがあること、その中に、子育て中の親子や、中高生、リタイヤ男性の受け皿としての機能を充実させて、これまでの公共施設の殻を破った利用率の高い施設にしていく取組みが必要なようです。10月15日(水)にNHK放送された、岐阜市立中央図書館(みんなの森)の在りようは正に、今回の講演のとおり施設のようでした。



まとめ、多くの事例で、公共施設の再編を行うと小学校施設の管理運営方法が変更できるのであれば、対応が出来るようです。5年後10年後を見据えた住民との意識醸成を始めるならば早い方が良さそうです。

■一般報告

都市縮小時代の持続可能なまちづくり～人がつどい 未来に躍動する 世界都市・高松～

香川県高松市長 大西秀人

2020年に第15回健康都市連合日本支部大会(高松市)に参加させていただいたことで、今回発表のあった、都市部の拡大と中心部の空洞化の問題を、ウォークブルで開放的、文化芸術を起爆剤に旧市街地の再開発への取組が継続されていることを知ることができた。

■一般報告

次世代交通とコンパクトで持続可能なまちづくり

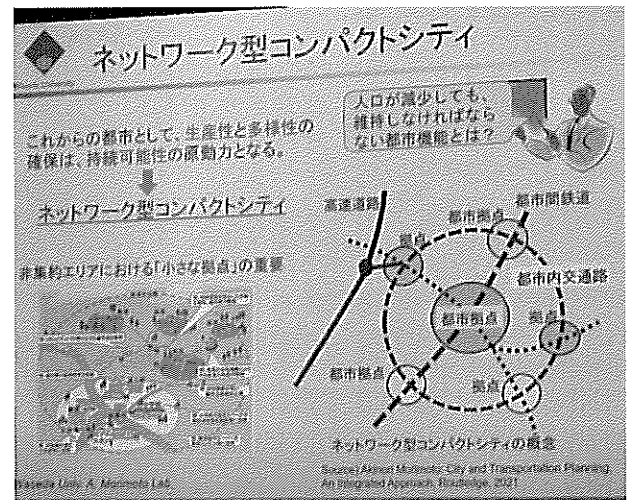
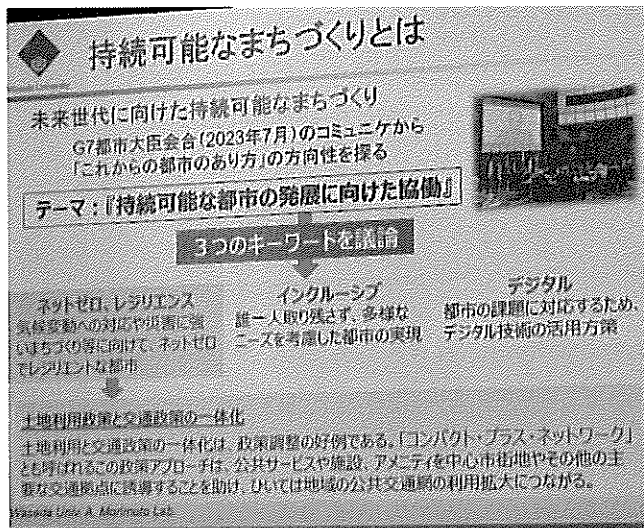
早稲田大学理工学術院教授 森本章倫

問題定義①、2023年日本の総人口1億2441万人(生産年齢人口7386万人・65歳以上人口3635万人)これが、2050年になると1972万人減少その内1846万人が生産年齢人口である。継続的に続く人口減少に都市計画は対応できるのか？

問題定義②、人口増加以上に拡大した市街地(1968年の都市計画法が制定されてから、人口1.3倍に対し、市街地面積は3.4倍)維持管理は持続可能か？

問題定義③、財政状況早見表を作成してみよう、基金額比率と将来負担率から都市財政は持続可能か？立地適正化計画を策定している都市は、未策定都市よりも財政状況が悪い事が多い。すると、財政が厳しい都市はコンパクト化の政策をとる。では、都市を持続可能にするコンパクト化とは？

解決に向けて、未来世代に向けた持続可能なまちづくりとは、(下図参照)



「土地利用政策と交通政策の一体化」、「コンパクト・プラス・ネットワーク」への取組、

講演の主題に入っていきます。

どうやってコンパクトシティを創るか？確認が必要な課題は、現行の都市計画制度だけで、理想とするコンパクトシティ(魅力ある中心市街地、肥大した都市部の集約、公共交通網、緑地)に誘導できるか？

拡散型の都市構造 ⇒ 集約型の都市構造

従来都市計画の技術的手法では、都市開発の基本目標を表示した「マスタープラン」をつくり、①直接的な公共介入としての事業手法(都市計画事業など)、②間接的な公共介入としての規制手法(土地利用規制など)を行ってきた。

今回の講演は、ここにプラスして、「集約型都市」に持って行くために、第三の技術的手法③をもって、土地市場を動かす施策(立地誘導策)に取組んだ講演でした。

2日目

■パネルディスカッション

【テーマ】成熟社会の都市のかたち～コンパクトで持続可能なまちづくり～

【コーディネーター】

埼玉大学大学院人文社会科学部教授 内田奈芳美

【パネリスト】

(株)みちのりHD代表取締役 グループCEO (兼)関東自動車(株)代表取締役社長 吉田 元

まちなか広場研究所主宰 山下裕子

北海道室蘭市 高橋知規

鳥取県米子市長 伊木隆司


コーディネーターの内田氏より、成熟社会の中で、現実的なコンパクトシティの在り方と持続可能な公共サービスがなぜ必要になってきたかの背景について、冒頭の話題振りが行われた。

背景

成熟社会の中で、現実的なコンパクトシティのあり方と持続可能な公共サービスの提供について考えていく必要がある。

成熟人口減少にともなう矛盾と超成熟
経済成長と更新の鈍化・規制緩和と不動産セクターの拡大
「市民」の誕生と意識の向上→都市中間層の縮小
製造業からサービス業へ→創業の場としての都市
生産から消費の場への転換→自己実現の場としての都市
手段としての都市計画 → 自己充足としての都市計画

コーディネーター
埼玉大学大学院
人文社会科学部教授
内田 奈芳美氏



集約エリアを結ぶ人流増加を見込んだ公共交通網を整備し、集約エリア内の徒歩活動圏の魅力を創出するには、移動が楽しめる空間をつくり出す必要がある。

機能充足性 × 分配的合理性 を超えた
移動が楽しめる空間 = 感情的納得性 が必要

疑問

- ・移動したい時に移動ができ、しあわせに生活をおくれるためにはどうしたら良いのだろうか
- ・まちの中でどのように「拠点」性をつくってあげばサービスの提供やパブリックライフの構築に寄与することができるのだろうか
- ・地域外とつながりながらどのように地域内の「良い」循環を考えれば良いのだろうか。
- ・機能的充足性×分配的合理性を超えた、「感情的納得性」はどのようなストーリーで伝えていくべきだろうか。

論点

【ポイント1】現代における「移動」：ウォークアブルまちづくりの実践と、移動自体を楽しむこと
機能的充足性・分配的合理性+感情的納得性
(ストーリーが重要)

【ポイント2】コンパクトシティの中での「拠点」：拠点となる地域、場所をどうつくり、生活とどうつないでいくか

本ディスカッションでは、現代の移動×拠点のあり方と、そこから得られる循環（回遊性、地域内経済循環等）、感情的納得性のありかたについて意見交換を行いたい。

ストーリーを持った、集約エリア内の魅力を創出

パネリスト

まちなか広場研究所主宰
山下 裕子 氏

空間 SPACE

居場所 PLACE



パネリストの方からのプレゼンテーション

1. 吉田元氏
「成熟社会における公共交通ネットワークの進化と持続可能性への挑戦」
1. 山下裕子氏
「いくつになっても出かけていけ出かけたいたい都市について思案する。」
1. 高橋知規氏(室蘭市)
「コンパクトなまちづくり」
1. 伊木隆司米子市長
「歩いて楽しいまちづくり～公共交通と歩行者中心の持続可能なまち～」

空間をただの場所にせず、人が集う、人が安らぐ、ストーリーを持った居場所に。

今後の活用計画 第87回全国都市問題会議(宇都宮市)を振り返って

今回、全国都市問題会議の会場となった宇都宮市へ行き、コンパクトデジタルを目指す先進都市を実体験することが出来た。

時間的に中心部の宇都宮駅周辺にての行動となったが、ここへこれば徒歩で街を楽しむことができる。高齢の市民も、学生も駅周辺の屋内施設だけでなく、屋外で思い思いの時間を楽しんでいた。勉強したり、ビジネスマンがPCを開いていたりしている所を見ることが出来た。四角四面ではない、ちょっとしたスペースも作られていたり、敷地の立体的な活用でより魅力の高い空間が作られていた。

新設されたライトレールにもホテルまでの移動に数区間利用させてもらったが、軌道上の道は広く、車輛運行は街の美観を損なうことなく市民にも受け入れられていた。また、乗車する老若男女は皆totra(先述の交通系カード)で現金を使わず乗車していた。さらに、拡幅された道路には自転車道が確保されており、近距離の移動には自転車も有効で安全な移動手段として活用できる都市設計が行われていた。

尾張旭市の位置づけ

これまでの「ウォーカブルな街」「コンパクトでデジタルを活用した街」といったキーワードが、「街の形は移動手段で変わっていく」という言葉をプラスすることで説得力を持つことが分かった。

尾張旭市は大都市近郊にあり「分散集中」を本市のみで達成するのは難しいと思われる。「分散集中」の核を近隣の名古屋市と位置づけると、尾張旭市の位置は自動車社会で「分散拡大」した都市の一部とみなすことが出来る。来るべき「コンパクトデジタル社会」においては、名古屋市近郊の都市として、その枠組みの中での立ち位置をしっかりと考慮した施策を打っていく必要がある。

尾張旭市で可能な取組み

① コンパクト化(市街地への誘導)

駅前に人が集まらない、印場駅には名古屋市営バスが入り、本数は少ないものの交通の起点となりつあると思われる。地価をみても名古屋市により近くの印場や庄中は区画整理も行われ市内でも高い評価額が出ている。

瀬戸市寄りの三郷駅では駅前の再開発に期待がかかるが、交通アクセスといった面で既存の交通機関での連携は難しいと思われる。しかしながら、大型店も集中していることから、歩いて暮らせる街としての魅力を創出し、次世代交通に歩行者と自転車の中間の乗り物が広まればチャンスは有りそう。

尾張旭駅や旭前駅は駅周辺に開発可能な土地が散在している、可能性として尾張旭駅はあさび一号の起点となっている市役所とも近く、また本数は少ないが名鉄バスとの連携も出来ている。また、道路状況も踏切こそ交通渋滞を引き起こすが、歩行者道、自転車道の整備はできる。南北移動をスムーズに行える道路整備と公共交通機関(あさび一号を含む)等の増便により、骨格をもう一つ作り市街地への人員誘導が行われれば、名古屋近郊の都市として生き残りをかけることが出来るのではないだろうか。

② デジタル化

市内を循環する、あさびーバスの交通系カードとの連携は出来無いらしい。また、試行範囲を2地区に広げたデマンドタクシー、駅前に駐輪場をたくさん有することからレンタルサイクル業者の誘致とカード連携も可能と思われる。また、現在の長寿課発行の初乗りタクシーチケットとあさびーバス利用券をデジタル化してシステムに組み込み、利用分から差し引けるようにできないだろうか。

移動系カードの交通と福祉サービスへの応用連携ができれば、多くの利点が生まれてくると思われる。

③ まとめ【街の未来の形を決める次世代交通の模索、そして人口減少時代を乗り切っていく手法は？】

来るべき20年後、30年後、日常の移動手段が自家用自動車ではなくなるような場合(現状でも名古屋中心部に職場を持つ方々は自家用車通勤ではないが)、本市の特徴として、名鉄瀬戸線を背骨とみなした、4つの駅を交通結節点とした、市街区域を形成して行く事になる。歩行者、自転車、デマンドタクシー(AI型含む)、あさびー号、このあたりが十分に活躍できる市街地の整備が、人口減少を抑える鍵となりそう。また、名鉄瀬戸線において、尾張旭市民の市内移動料金に補助が出せるとよい。

また、同じ名古屋近郊の地である守山区や長久手市へ移動が可能な公共交通機関の整備が出来れば中間にある尾張旭市(イメージは尾張旭駅から南北へ)の価値が高まりそう。夢物語でいえば長久手市のハナミズキ通駅から北へリニモの延伸ができれば素晴らしい。

令和あさひ（谷口武司） 政務活動 行程表（1日目）

参加者：谷口武司

◇10月9日（木）

| 時刻 | | 移動手段 | 金額 | 備考 |
|-------|---|------------------------|---------|-----------|
| | | 尾張旭駅改札前集合 | | |
| 5:50 | 発 | 尾張旭駅 | | |
| | | ↓ | | |
| 6:08 | 着 | 名鉄瀬戸線 (栄町行) | ¥330 | |
| 6:13 | 発 | 大曾根駅 | | |
| | | ↓ | | |
| 6:26 | 着 | JR中央本線 (名古屋行) | ¥7,700 | (大曾根～宇都宮) |
| 6:37 | 発 | 名古屋駅 | | |
| | | ↓ | | |
| 8:12 | 着 | 東海道新幹線 のぞみ268号(東京行) | ¥4,920 | (指定席) |
| 8:26 | 発 | 東京駅 | | |
| | | ↓ | | |
| 9:18 | 着 | 東北新幹線 なすの253号(郡山行) | ¥2,840 | (指定席) |
| 9:20 | 発 | 宇都宮駅 | | |
| | | ↓ | | |
| 9:22 | 着 | 徒歩2分 | | |
| 16:30 | 発 | ライトキューブ宇都宮 | | 全国都市問題会議 |
| | | ↓ | | |
| 16:50 | 着 | 徒歩20分 | | |
| | | ホテル | | |
| 計 | | | ¥15,790 | |

| | |
|-----|-----------|
| 運賃 | 15,790円 |
| 宿泊料 | 6,200円 |
| 合計 | 21,990円 ① |

宿泊先 ホテル 北王
 宇都宮市元今泉6-2-1 TEL028-660-4050

令和あさひ（谷口武司） 政務活動 行程表（2日目）

参加者：谷口武司

◇10月10日（金）

| 時刻 | | | 移動手段 | 金額 |
|-------|---|------------|---------------|-----------|
| 9:00 | 発 | ホテル | | |
| | | ↓ | 徒歩20分 | |
| 9:20 | 着 | | | |
| 12:00 | 発 | ライトキューブ宇都宮 | 全国都市問題会議 | |
| | | ↓ | 徒歩2分 | |
| 12:02 | 着 | | 昼食 | |
| 13:21 | 発 | 宇都宮駅 | 東北新幹線 | 7,700円 |
| | | ↓ | やまびこ212号（東京行） | （宇都宮～大曾根） |
| 遅延 | 着 | | | 3,240円 |
| 19:51 | 発 | 東京駅 | 東海道新幹線 | （指定席） |
| | | ↓ | のぞみ469号（新大阪行） | 5,120円 |
| 21:31 | 着 | | | （指定席） |
| 21:44 | 発 | 名古屋駅 | | |
| | | ↓ | JR中央本線 | |
| 21:56 | 着 | | （高蔵寺行） | |
| 22:14 | 発 | 大曾根駅 | | |
| | | ↓ | 名鉄瀬戸線 | 330円 |
| 22:32 | 着 | | （尾張瀬戸行） | |
| | | 尾張旭駅 | | |
| | | | 運賃計 | 16,390円 |

| | |
|-----|-----------|
| 運賃 | 16,390円 |
| 宿泊料 | 0円 |
| 合計 | 16,390円 ② |

研究研修費合計

①+②

| | |
|---|--------|
| ¥ | 38,380 |
|---|--------|

会議参加費 領収書

谷口武司様

金 13,000円

但、「第87回全国都市問題会議」に係る会議参加費として
上記正に領収いたしました。

令和7年 10月 9日

第87回全国都市問題会議実行委
会長 佐藤 栄

駅-No 51305150 領収書-No 40
窓口-No 1

領 収 書

谷口武司様

金額 ￥31,520円
[消費税等込み・10%]

但し、乗車券類(クレジット扱い)として

2025年10月1日
東海旅客鉄道株式会社
登録番号: T3180001031569

ご利用いただきましてありがとうございます

印紙税申告納
付につき名古屋中村
税務署承認済

高蔵寺駅

現金出納社員

領収書

Rakuten Travel

発行日: 2025/10/20
発行1回目

谷口武司

様

支払金額 6,200 円
宿泊料金: 6,200 円

但し サービス利用代金等として

■ 内訳

クレジットカード決済金額 6,200 円

■ 課税対象

10%対象 6,200 円

課税対象外 0 円

■ 利用内容

宿泊者氏名 だにぐち たけし

予約番号 RYa0kp0pd3

宿泊施設 ホテル北王

宿泊施設住所 栃木県宇都宮市元今泉6-2-1

チェックイン日 2025/10/9

チェックアウト日 2025/10/10

宿泊人数 大人 1名

ご利用ありがとうございました。

楽天グループ株式会社

トラベル&モビリティ事業

〒156-0094 東京都世田谷区玉川1-14-1

楽天クリムゾンハウス

<https://travel.rakuten.co.jp/>

登録番号: T9010701020592